Cau FRC 2456

CONVENTION NATIONALE.

SUPPLÉMENT AU RAPPORT GÉNÉRAL DU COMITÉ DES FINANCES,

SECTION DES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES,

Relatif à l'impôt sur les chemins,

PROPOSÉ PAR LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR;

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU COMITÉ.

LA Section des contributions directes & indirectes, avant de distribuer son rapport général sur celles qui devoient être admises ou rejetées, s'est occupée à discuter les différens plans, les différens genres d'impôts connus ou proposés : elle n'a pas omis dans la discussion celui des chemins & des barrières; mais elle a cru devoir le rejeter, comme contraire à la liberté.

Un Ministre observateur vient de proposer cet impôt

M LW 4637

à la Convention nationale, ſous l'aſpect le plus ſéduiſant, & avec tous les avantages qu'il peut offrir (1). Cette circonſtance force la Section à rendre un compte plus détaillé des motifs qui le lui ont fait rejeter.

Rien n'eſt encore décrété ſur les grandes queſtions relatives aux chemins. Seront-ils à la charge du tréſor public, ou des départemens & diſtricts (2 ? Diſtinguera-t-on les routes du premier ou ſecond ordre ? Quel ſera le mode adopté pour les conſtructions, réparations & entretiens ? Les précédentes aſſemblées ſe ſont bornées à décréter quelques objets particuliers, quelques avances, *ſauf*, eſt-il dit, *le remplacement ſur les départemens pour les parties qui devront être à leur charge* (3).

On a vu éclore des projets ſans nombre, relativement aux chemins : les uns veulent qu'on y employe les coupables condamnés ; d'autres, les ſoldats de la république, avec un excédant de paye (4) ; ceux-ci prétendent que l'on doit aſſigner à chaque propriété une portion fixe ; ceux-là, que les portions doivent être réparties & diſtribuées au marc la livre des contributions directes, &c. Tous ces ſyſtêmes varient à l'infini, & ſe détruiſent les uns par les autres.

---

(1) Voyez le compte rendu par Roland, miniſtre de l'Intérieur, depuis la page 139 juſqu'à 167. Voyez auſſi pages 110, 111, 112 & 113.

(2) Le citoyen Roland, page 117, dit que l'entretien des routes eſt à la charge du département ; que la dépenſe doit être priſe ſur les ſous additionnels. On va voir que cela n'eſt pas encore décidé.

(3) Voyez le décret du 22 décembre 1789, 28 juin, 7 ſeptembre 1790, 30 mars 1791.

(4) Voyez les *principes d'adminiſtration politique*, en 3 vol. in-12, tom. 2, pag. 396.

THE NEWBERRY LIBRARY CHICAGO

Dans le commencement de la révolution, Mahy, connu sous le nom de ci-devant *baron de Cormeré*, proposa l'impôt des chemins dans un ouvrage intitulé *Nouvelles Considérations sur les finances.*

Au milieu du cours de cette même révolution, il représenta encore ce projet dans un troisième ouvrage qui a pour titre *Rcherches & Considérations sur l'impôt ;* mais devenu ensuite un des collaborateurs externes, associé au comité des contributions de l'Assemblée constituante, il se départit de son projet, *comme contraire à la liberté.*

Sabathier, dans une adresse à l'Assemblée nationale, de 197 pages d'impression *in-folio*, fait revivre le même projet; mais il ne peut taire que toutes *ses craintes se bornent à la gêne de la liberté.*

Le Ministre vient de ressusciter ce même projet avec le plus grand développement. Voici en quoi il consiste :

Etablir de distance en distance, sur les grandes routes, des barrières où il sera perçu un droit sur le poids des voitures, à raison de 4 deniers par quintal pour chaque lieue de poste, & d'un sou par roue pour les voitures suspendues, berlines, cabriolets, &c. A cet effet il seroit placé près des barrières une machine à bascule, dont le mouvement indiqueroit le poids du chargement; ce qui se feroit avec tant de célérité, que le transport ne seroit point ralenti.

Toutes voitures quelconques, chevaux, bestiaux, seroient assujettis à ce droit; les seuls gens de pied en seroient exempts, ainsi que les voitures servant à l'agriculture, telles que celles qui transportent du fumier, & celles qui amèneroient dans les marchés les bleds & autres grains, ainsi que les farines.

Les barrières seroient espacées de *six* lieues : en prenant pour exemple le trajet de Paris à Lyon, qui est de cent onze lieues de poste, le conducteur chargé d'une voiture de 40 quintaux paieroit la somme de 74 livres;

ce qui n'augmenteroit chaque quintal de marchandise que de 1 livre 17 sous.

Le produit de cet impôt destiné à l'entretien des routes est évalué à. . . . . 48,883,326 liv.

La dépense à. 44,871,979

L'excédant de recette seroit de. . 4,011,347

Le ministre, après quelques réflexions très-sages & très-utiles sur les travaux des grandes routes, sur les temps propres à ce travail, sur les causes de leurs détériorations, sur les moyens de les prévenir, pour mieux faire accueillir cet impôt, l'unit en quelque sorte à la suppression des patentes, suppression déja arrêtée dans le comité des finances, comme on a pu le voir dans le rapport général. Il développe ensuite les avantages de son plan, parmi lesquels il compte;

1°. Le soulagement qu'éprouveroit l'État par le produit considérable de cet impôt, connu depuis long-temps en Angleterre, en Hollande, en Allemagne;

2°. Celui d'avoir des routes si bien entretenues, que le commerce en prenne une nouvelle faveur, que les voyageurs & les voituriers eux-mêmes soient dédommagés de l'impôt par l'accélération de leurs marches, *& puissent gagner deux jours de route sur quinze;*

3°. D'atteindre principalement les gens riches, les marchands, les négocians, & de soulager la classe indigente.

On voit, en dernière analyse, que c'est ici (de l'aveu même de l'auteur) un impôt indirect sur les consommations. Il est bien reconnu que les marchands ne perdent jamais rien, & qu'ils savent se dédommager amplement par la facture, Or un impôt sur les consommations, tout indirect qu'il peut être, a toujours quelque chose d'injuste. en ce qu'il comprend le plus souvent des objets de première nécessité. Cet impôt se rapproche de très-près de celui des traites, dont la sup-

preſſion a été ſi univerſellement réclamée, & ſi favorablement accueillie; mais le vrai motif qui doit le faire rejeter, eſt qu'il contraſte avec la liberté qui doit régner chez un peuple régénéré, & ſur-tout parmi des républicains; ſon premier attribut eſt ſans doute de pouvoir circuler librement, ſans gênes comme ſans entraves, dans toute l'étendue de l'empire. Que diroit un voyageur étranger qui, attiré dans cette terre hoſpitalière par les charmes de la liberté, ſe verroit arrêté à chaque ſtation de ſix lieues? Cette idée ne peut ſe ſoutenir; elle ne peut ſe concilier avec nos principes. Ce n'eſt donc point par une jalouſie mal entendue que nous n'imiterons pas nos voſins; mais, oſons le dire, s'ils nous ont précédés dans la carrière de la liberté, nous les avons dépaſſés de bien loin, relativement aux effets qu'elle doit produire: ainſi le comité a penſé qu'on devoit rejeter un impôt qui y portoit des atteintes ſi directes.

VERNIER, RAMEL, SERVIERE, ROUZET VERMON, LEBRETON, ISORÉ.

AUTRE PROJET

Relatif à la contribution foncière.

LE citoyen Lefèvre, de Nancy, vient d'adreſſer au comité un projet, imprimé en 27 pages *in-folio*, qui concerne uniquement la contribution foncière, quoique ſous le titre de *Projet ſur les Subſiſtances.*

Ce projet, au lieu de taxer les grains, (ce qui a révolté tous les gens capables de réflexion) a pour objet d'augmenter chaque année la taxe ou l'imposition des terres, dès que le prix du bled excédera 8 livres le quintal, en n'exceptant de cette augmentation *que les possessions de dix arpens.*

Heureusement nous sommes dispensés de réfuter sérieusement un tel projet: l'auteur s'en est chargé lui-même page 16. Il a prévu une partie des objections graves qu'on auroit à lui faire; mais il s'est trop crédulement persuadé en avoir donné la solution. Il convient que le rédacteur du *Journal des frontières*, n°. 33, page 267, lui avoit annoncé *qu'il auroit vraiment trouvé la pierre philosophale*, s'il parvenoit à prouver qu'un tel mode d'imposer les fonds ne nuiroit point à l'agriculture: il auroit dû en croire à cette prophétie.

Nous ne doutons pas du civisme, du zèle & des bonnes intentions de l'auteur: son enthousiasme en est un sûr garant; mais qu'il soit permis de lui dire que, dans des matières d'un si grand intérêt, il importe peu d'être abusé par un homme qui se trompe ou qui veut nous tromper; l'erreur, très-souvent, n'en produit pas de moins funestes effets. Lorsqu'on veut présenter de semblables projets, on devroit prendre la peine de les mûrir, & se défier de son propre enthousiasme.

Le ministre des contributions, dans un compte très-lumineux & très-détaillé qu'il vient de présenter à la Convention nationale, a observé, *relativement à la contribution foncière*, que l'État étoit en perte par le paiement de l'impôt en assignats, & que les propriétaires, au moyen de la vente de leurs productions soit en argent, soit en assignats, retiroient un plus grand bénéfice

ſans payer une plus forte ſomme d'impoſition : d'où il a conclu que la contribution territoriale devoit être augmentée.

Le miniſtre n'a pas fait attention que les fermiers ſeuls ont bénéficié dans les premières années, au moyen de ce qu'ils vendoient leurs denrées en argent, & payoient les propriétaires en aſſignats : mais aujourd'hui ils ne vendent qu'en aſſignats, de même que les propriétaires. Si, après le paiement de leur ferme, il leur reſte entre les mains un plus grand bénéfice, il eſt abſorbé par les autres dépenſes d'exploitation : le prix de tous les ouvrages, de toutes les conſommations étant augmenté, les uns & les autres ne ſont pas plus riches avec douze cents livres de revenu, qu'ils l'étoient antérieurement avec huit cents ; le même niveau ſe rétablit à peu près, & le bénéfice diſparoît. Ainſi le comité a penſé que cette conſidération paſſagère ne pouvoit faire augmenter le taux de la contribution foncière.

ISORÉ, ROUZET, VERNIER, VERMON, RAMEL, LEBRETON.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE